U 226
2224

И 226
2224

ВОЕННЫЙ ОБЗОРЪ

НОВОЙ

КАВКАЗСКО-ТУРЕЦКОЙ ГРАНИЦЫ.

1884 г.

Г.-М. Зеземана.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Военная Типографія (въ Зданіи Главнаго Штаба).
—
1884.

И 226/2224

ВОЕННЫЙ ОБЗОРЪ

НОВОЙ

КАВКАЗСКО-ТУРЕЦКОЙ ГРАНИЦЫ.

1884 г.

VII В 5213

Г.-М. Зеземана.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Военная Типографія (въ Зданіи Главнаго Штаба).
—
1884.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

	Стр.
I. Первый участокъ отъ Чернаго моря до Ольты	2
1. Береговая дорога отъ Батума до Хопа	3
2. Ичкала-Хопская дорога.	—
3. Маргуло-Архавская дорога.	—
4. Большая Артвинская дорога	4
Рѣка Чорохъ.	5
Тыльныя сообщенія	7
II. Второй участокъ отъ Ольты до Агры-дага	10
Свойство мѣстности и дороги пересѣкающія границу.	10
Тыльныя и боковыя сообщенія.	12
Описаніе крѣпости Карсъ.	19
Значеніе крѣпости Карсъ	19
III. Третій участокъ отъ Агры-дага до прежней нашей границы	22
Дороги.	
IV. Четвертый участокъ отъ горы Тандуренъ до Арарата	23
Дороги.	
Рѣка Араксъ	24
Городъ Эриванъ	25

ВОЕННЫЙ ОБЗОРЪ

нашей новой Кавказско-Турецкой границы.

(1884 г.)

Г.-М. Зеземана [1]).

Въ общемъ новая граница имѣетъ форму выпуклой дуги, вершина которой находится приблизительно на Араксѣ. Отъ мыса Копмушъ, на Черномъ морѣ, она тянется до Арарата на протяженіи 521 ¾ версты. Въ сравненіи съ прежнею границею она короче на 67 верстъ; но если принять въ расчетъ вновь пріобрѣтенное береговое пространство въ 57 верстъ, то она будетъ короче лишь на 10 верстъ. По доступности своей новая граница распадается на 4 части, рѣзко отличающіяся между собою:

1) Отъ м. Копмушъ до Ольты она проходитъ по горнымъ хребтамъ значительной высоты, черезъ которые пролегаютъ лишь вьючныя тропы, оканчивающіяся горными перевалами.

2) Отъ Ольты до хребта Агры-дагъ, на правомъ берегу Аракса, граница болѣе всего доступна по проходящимъ на этомъ пространствѣ колеснымъ дорогамъ.

3) Отъ этого пункта до предѣловъ Эриванской губерніи граница проходитъ по недоступнымъ вершинамъ хребта Агры-дагъ, составляющемъ водораздѣлъ между Араксомъ и Ефратъ Мурадомъ.

4) Послѣдній участокъ до Арарата составляетъ нашу прежъ-

---

[1]) Г.-М. Зеземанъ Начальникъ Кавказской саперной бригады участвовалъ на этомъ театрѣ, въ кампаніи 1877 года. Театръ этотъ извѣстенъ ему изъ личнаго обзора какъ во время войны, такъ и послѣ нея.

нюю границу. Онъ доступенъ по нѣсколькимъ дорогамъ черезъ горные перевалы.

Разсмотримъ каждый участокъ подробнѣе.

I. Первый участокъ.

Непосредственно отъ Чернаго моря, у мыса Конмушъ, въ $26^1/_2$ верстахъ отъ Батума, новая пограничная линія круто поднимается на Понтійскій хребетъ и въ 1-ой верстѣ отъ берега достигаетъ 1750 ф. высоты. Далѣе граница пролегаетъ по тому же хребту, который служитъ водораздѣломъ между притоками моря и р. Чороха и достигаетъ высшей точки (болѣе 10,000 ф.) въ верховьяхъ р. Мургуль, въ горныхъ массахъ Кюкюрдъ-дага и Квахидъ. Квахиды составляютъ здѣсь горный узелъ, отъ котораго Понтійскій хребетъ направляется вдоль южнаго берега Чернаго моря, а отроги его въ разныя стороны. По одному изъ такихъ отроговъ граница направляется къ Чороху и пересѣкаетъ его выше г. Артвина у д. Орджохъ.

Таково общее направленіе пограничной линіи отъ моря до Чороха, на протяженіи $89^1/_2$ верстъ.

Въ частности все описанное пограничное пространство представляетъ мѣстность въ высшей степени гористую.

Понтійскій хребетъ отдѣляетъ отъ себя множество отроговъ и контрфорсовъ, которые съ одной стороны упираются въ Чорохъ, а съ другой въ море. Отроги эти составляя сами по себѣ хребты значительной высоты, образуютъ рядъ параллельныхъ и изолированныхъ между собою ущелій, которыя заслуживаютъ особеннаго вниманія, такъ какъ единственно по нимъ пролегаютъ дороги изъ нашихъ предѣловъ въ турецкіе. По ущельямъ этимъ протекаютъ горные потоки, отъ которыхъ они получаютъ слѣдующія названія: [1]) **Архавское**, **Хопское** и *Абу-Исла* (всѣ три пролегаютъ въ турецкихъ предѣлахъ и впадаютъ въ море). *Макріальское* (впадаетъ въ море въ нашихъ предѣлахъ), *Беглеванское*, **Ичкальское**, **Мургульское**, *Хатильское* и *Чихлетское* (всѣ пять

[1]) Названіе главныхъ ущелій напечатаны жирнымъ шрифтомъ.

находятся въ нашихъ предѣлахъ и впадаютъ въ Чорохъ), **Мело**, *Чильчимское* и *Пархальское* (впадаютъ въ Чорохъ въ турецкихъ предѣлахъ).

Главныя дороги, пересѣкающія пограничную линію отъ моря до Чороха, всѣ безъ исключенія вьючныя, какъ это будетъ видно изъ нижеслѣдующаго ихъ описанія.

1) *Береговая дорога изъ Батума въ турецкое мѣстечко Хопа* считается лучшимъ вьючнымъ путемъ между этими пунктами; движеніе по ней возможно круглый годъ. Въ сущности же это ничтожная тропа, сообщеніе по которой до крайности затрудняется бродами черезъ рукава Чороха, переваломъ черезъ Сарпскій отрогъ и 5-ти верстнымъ спускомъ къ Хопѣ. Протяженіе этой дороги равно 34 верстамъ.

2) *Ичкала-Хопская дорога* проходитъ по ущеліямъ одинаковаго наименованія и пересѣкаетъ пограничный хребетъ Кушпатскимъ или Цхарыстскимъ перевалами, высотою до 2400 ф. надъ моремъ. Она соединяетъ мѣстечко Борчха, на Чорохѣ, съ Хопою (23 версты) и имѣетъ характеръ вьючнаго пути, по которому зимою сообщеніе однако прекращается, вслѣдствіе выпадающаго здѣсь глубокаго снѣга.

Тѣмъ не менѣе дорога эта поддерживается жителями съ особою заботливостью и главный недостатокъ ея,-вязкій глинистый грунтъ—исправляется тѣмъ, что она почти сплошь вымощена плитами, въ крутыхъ мѣстахъ даже въ видѣ пологихъ лѣстницъ.

3) *Мургуло-Архавская дорога* соединяетъ самое обширное въ краѣ ущелье, Мургульское, съ турецкимъ мѣстечкомъ Архаве, лежащимъ на берегу моря.

Дорога эта (40 верстъ) на протяженіи первыхъ десяти верстъ отъ Чороха принадлежитъ къ худшимъ вьючнымъ тропамъ всего края; далѣе она поднимается на Парехскій перевалъ (до 6000 ф.) пологимъ подъемомъ и таковымъ же спускомъ входитъ въ Архавское ущелье, составляя на этомъ протяженіи сносный вьючный путь. По примѣру Хопской, дорога эта вымощена плитами и зимнее сообщеніе по ней затруднительно.

Съ сосѣдними ущельями Мургулъ соединяется нѣсколькими пѣшеходными тропами, о которыхъ упоминать не стоитъ.

4) *Большая Артвинская дорога* есть плохая вьючная тропа, которая начинается у города Артвина, поднимается крутымъ лѣснымъ подъемомъ на вершину Мерсуанъ и спускается двумя вѣтвями въ турецкое ущелье Мело (15 верстъ). Большою эта дорога называется не по ея качествамъ, а потому, что по ней прежде происходило довольно оживленное движеніе въ Артвинъ, который при туркахъ имѣлъ важное экономическое значеніе въ краѣ. Сообщеніе по этой дорогѣ возможно и зимою, жители однако пользуются иногда тропою по ущелью Чороха на Орджохъ и Црію, хотя эта послѣдняя принадлежитъ къ худшимъ тропамъ въ этой мѣстности.

Отъ Чороха граница поднимается по отрогу къ г. Хейратъ (5 в.), спускается оттуда въ долину р. Хызора (3 в.), поднимается снова къ г. Морчутъ и спускается въ долину р. Ходлара (10 в.) (Ход-елія); отсюда она, на протяженіи 35 верстъ, тянется по хребту до 8000 ф. высоты, пролегая по мѣстности дикой и ненаселенной и удаляясь все болѣе отъ Чороха. Отъ горы Котеръ-тепе граница спускается въ долину р. Ольты, около дер. Хосоръ поднимается снова на хребетъ, отчасти лѣсистый, и отъ 7000—9000 ф. высоты, тянется по немъ на протяженіи 32 верстъ и отъ горы Согулъ-дагъ (7896) спускается въ долину р. Севри-Чай, гдѣ отстоитъ отъ г. Ольты на $5^3/_4$ верстъ. Такимъ образомъ все протяженіе границы отъ Чороха до Ольты равно 85 верстамъ, изъ которыхъ 67 верстъ она пролегаетъ по хребтамъ.

Вся мѣстность эта носитъ въ высшей степени гористый и неприступный характеръ и къ тому же мало населена.

Дорогъ на этомъ пространствѣ весьма мало. Большая часть изъ нихъ направляется перевалами черезъ пограничные хребты въ долину р. Чороха, по которой, однако, не пролегаетъ сплошной дороги, а тянется она лишь мѣстами для соединенія отдѣльныхъ деревень. Къ тому же и эти участки настолько плохи и невозможны, что турки должны были вывести свою роту изъ ущелья Мело, за невозможностью снабжать ее провіантомъ иначе, какъ черезъ Артвинъ. Всѣ дороги на этомъ участкѣ вьючныя, очень плохія и вообще стоитъ упомянуть только объ одной изъ нихъ,

которая тянется по теченію р. Ольты, переходитъ въ турецкіе предѣлы около д. Хосора, а въ низовьяхъ этой рѣки, уклоняясь отъ нея, пересѣкаетъ разные отроги и выходитъ въ долину Чороха около д. Аркинсъ, отдѣляя отъ себя вѣтвь въ долину р. Тортума на деревни Осха и Ашмешенъ.

Р. Чорохъ течетъ почти параллельно новой границѣ и составляетъ, такимъ образомъ, естественную оборонительную линію, но, вмѣстѣ съ тѣмъ она разобщаетъ пограничное пространство отъ остальной части Батумской области, а потому рѣка эта заслуживаетъ быть разсмотрѣнною подробнѣе.

Чорохъ беретъ свое начало между Эрзерумомъ и Трапезондомъ, около Байбурта, служившаго туркамъ, въ прошлую кампанію, весьма важнымъ складочнымъ пунктомъ. Отдѣлясь отъ моря Понтійскимъ хребтомъ и принявъ въ себя, еще въ турецкихъ предѣлахъ, воды Ольты-чая и Туртумъ-су, Чорохъ пересѣкаетъ границу въ 9-ти верстахъ выше впаденія р. Арануч-су, откуда онъ круто измѣняетъ свое теченіе съ юго-запада на сѣверо-западъ и подходитъ къ Артвину; начиная отъ этого города, онъ пріобрѣтаетъ важное значеніе, такъ какъ становится судоходнымъ для длинныхъ плоскодонныхъ лодокъ (каюковъ). Далѣе Чорохъ, кромѣ извѣстныхъ уже притоковъ, принимаетъ въ себя съ правой стороны р. Хебу, Мачахели и Аджарисъ-цхали, которыя имѣютъ характеръ бурныхъ горныхъ потоковъ, особенно послѣдняя. Въ 9-ти верстахъ отъ Батума Чорохъ выходитъ изъ ущелья, направляется въ море почти въ западномъ направленіи и впадаетъ въ него въ 8-ми верстахъ отъ Батума, образуя довольно обширную дельту.

Какъ въ турецкихъ, такъ и въ нашихъ предѣлахъ Чорохъ течетъ по узкому и скалистому ущелью, которое расширяется лишь въ нѣсколькихъ мѣстахъ, напр. у Борчхи. Вообще Чорохъ имѣетъ всѣ характерныя свойства горныхъ рѣкъ: извиваясь между скалами, вода въ немъ во время таянія снѣговъ и дождей прибываетъ весьма быстро, увеличивая широту русла, глубину и теченіе. Всѣ эти обстоятельства затрудняютъ переправы и судоходство, которое здѣсь возможно, благодаря лишь удивительной ловкости туземцевъ въ управленіи своими судами. Вообще

можно принять, что средняя широта русла Чороха равна 30 саж., а среднее теченіе не менѣе 8 ф. въ секунду.

По всему теченію Чороха въ нашихъ предѣлахъ существуетъ черезъ него только два моста: одинъ у Артвина—узкій каменный старой постройки, другой ветхій деревянный около д. Црія. Броды существуютъ только въ мелкую воду и то ихъ весьма немного, а именно: выше Артвина у Црія, противъ устья Мургулъ-су, въ Борчхѣ, и нѣсколько бродовъ ниже впаденія въ Чорохъ Аджарисъ-цхали.

Въ турецкихъ предѣлахъ, какъ уже выше сказано, по лѣвому берегу Чороха пролегаетъ тропа, мѣстами вьючная, мѣстами пѣшеходная, мѣстами совсѣмъ прерывающаяся. Въ нашихъ предѣлахъ тропа эта сохраняетъ тотъ же характеръ. За то по правому берегу турки начали разработку шоссейной дороги, которая при занятіи нами края была окончена только участками, несоединенными между собою, такъ что сплошнаго собщенія не существовало. Съ занятіемъ края нами, тотчасъ же было приступлено къ окончательному устройству этой дороги, сначала вѣдомствомъ Путей Сообщенія, а потомъ подъ руководствомъ Начальника Кавказской саперной бригады, при чемъ, въ виду необыкновенной дороговизны устройства этого пути сразу въ надлежащую ширину, рѣшено было соединить турецкіе участки дорогою съ шоссейными уклонами, но 1 саж. широты, для вьючнаго сообщенія, съ устройствомъ нѣкоторыхъ искусственныхъ сооруженій. Въ настоящее время дорога эта находится въ слѣдующемъ состояніи: отъ Батума до Аджарисъ-цхали (17 вер.) существуетъ сносное колесное сообщеніе, а на этой рѣкѣ имѣется паромъ; оттуда до Хеба (10 в.) дорога до 2 с. ширины, съ деревяннымъ мостомъ черезъ р. Мачахели; при незначительныхъ издержкахъ и этотъ участокъ можетъ быть превращенъ въ сносный колесный путь.

Отъ Хеба до Синготъ (35 в.) идетъ дорога 1 саж. широты, вьючная; отъ Синготъ до Баца (35 в.) идетъ 3 сж. турецкая дорога съ каменными искусственными сооруженіями и съ вѣтвью на Артвинъ (11 в.), при чемъ послѣ впаденія въ Арданучъ-су дорога тянется по правому берегу этой рѣки.

Отъ Баца до Яланусчамскаго перевала (8442 ф.), на протяженіи до 10 верстъ, дорога 1 саженная, спускъ же къ Ардагану (35 в.) колесный. Такимъ образомъ все протяженіе отъ Батума до Ардагана равно 172 верстамъ, изъ которыхъ 87 верстъ колеснаго пути.

Тыльныя сообщенія. Тотчасъ по занятіи нами Батумской области этотъ важный вопросъ былъ должнымъ образомъ оцѣненъ и приступлено къ устройству *тыльныхъ* сообщеній съ административными центрами Кавказа, что по характеру мѣстности представляло не мало затрудненій.

Изъ первыхъ была устроена вьючная дорога для соединенія Батума съ Ахалцыхомъ, такой же конструкціи, какъ и Батумо-Ардаганскій путь.

Дорога эта пролегаетъ по ущелью р. Аджарисъ-цхали и, пройдя черезъ Годерскій перевалъ, входитъ въ предѣлы Тифлисской губерніи, при чемъ отъ Батума до Ахалцыха около 150 верстъ.

Другое сообщеніе—это желѣзная дорога отъ Батума къ станціи Закавказской желѣзной дороги Самтреди, соединяющая такимъ образомъ Батумъ прямо съ Тифлисомъ. Недостатокъ этой дороги заключается въ томъ, что, начиная отъ Батума, на протяженіи 22 верстъ, она непосредственно пролегаетъ по морскому берегу, а потому не обезпечена отъ разныхъ случайностей въ военное время.

Разсмотрѣвъ, такимъ образомъ, первый участокъ новой пограничной полосы, отъ моря до Ольты, мы видимъ, что граница съ сухаго пути является совершенно недоступною для какихъ либо серіозныхъ предпріятій извнѣ и потому она, въ смыслѣ оборонительномъ, не оставляетъ желать ничего лучшаго. Нѣтъ сомнѣнія, что наши цѣли въ будущемъ въ этомъ краѣ должны клониться именно къ оборонѣ уже по тому одному, что несуществованіе объекта для активныхъ дѣйствій исключаетъ возможность таковыхъ.

Задача эта до нѣкоторой степени усложняется лишь характеромъ мѣстнаго населенія, которое, какъ ренегаты, болѣе фанатики, чѣмъ сами турки. Они не скрываютъ своего тяготѣнія

къ нашимъ противникамъ и въ военное время мы будемъ имѣть своего внутренняго врага, которымъ, по своимъ воинственнымъ наклонностямъ, при знакомствѣ съ мѣстностью, пренебрегать нельзя.

Исходя, такимъ образомъ, изъ того основнаго положенія, что въ Батумской области, намъ въ будущемъ предстоятъ оборонительныя дѣйствія и еще съ весьма малыми силами, разсмотримъ, что нами должно быть сдѣлано для облегченія этой задачи.

На первомъ планѣ слѣдуетъ поставить: немедленное обезпеченіе г. Батума хорошо устроенными и хорошо вооруженными долговременными укрѣпленіями. Это вытекаетъ изъ того важнаго значенія, которое имѣетъ Батумъ и которое оцѣнено правительствомъ по достоинству.

Для удержанія мѣстнаго населенія въ покорности необходимо улучшить дороги по главнымъ пограничнымъ ущельямъ. На р. Чорохѣ, разобщающей все пограничное пространство отъ остальной части Батумской области, исправить существующіе мосты и построить новый съ мостовымъ укрѣпленіемъ, примѣрно около Борчхи, и возвести опорные пункты, временной профили, въ Мургулѣ и въ Артвинѣ, такъ какъ этотъ городъ для турокъ имѣлъ важное экономическое значеніе, какъ сказано выше.

Для обезпеченія нашихъ тыльныхъ сообщеній необходимо улучшить дорогу на Ахалцыхъ и въ ущеліи Аджарисъ-Цхали устроить нѣсколько опорныхъ пунктовъ, для удержанія въ покорности буйныхъ жителей Аджаріи.

Всѣми этими мѣрами сама собой усилится линія Чороха, улучшеніе-же дороги, пролегающей по правому берегу его, — вопросъ второстепенный, такъ какъ этимъ путемъ, для сообщенія съ Карскою областью, мы едва-ли будемъ пользоваться уже по тому одному, что онъ пересѣкается переваломъ въ 8442 ф., и Ардаганъ самъ имѣетъ плохія тыльныя сообщенія.

Не входя въ подробную оцѣнку прибрежья Чернаго моря, слѣдуетъ, однако, сказать нѣсколько словъ о вновь пріобрѣтенномъ нами береговомъ участкѣ отъ мыса Копмушъ, до поста св. Николая.

Отъ начала нашей новой сухопутной границы до Гонискаго

поста (14 в.) морской берегъ скалистый; отсюда до Батума (14в.) въ дельтѣ Чороха, берегъ низменный и болотистый. Отъ Батумской бухты до Цихесъ-Дзири (14 в.) горные отроги подступаютъ прямо къ морю, вдаваясь въ него двумя главными мысами. Чахвинскимъ и Цихесъ-дзирскимъ. Отсюда характеръ мѣстности береговаго пространства рѣзко измѣняется, горы отходятъ назадъ и берегъ становится равнинымъ, болотистымъ, отчасти лѣсистымъ. До мѣстечка Кобулеты (4 в.) въ море впадаютъ нѣсколько бурныхъ потоковъ, а до поста Св. Николая (10 в.) преобладаютъ болота и лѣса, постъ-же Св. Николая расположенъ на широкомъ устьѣ, сливающихся здѣсь въ одну, рѣкъ Чолока и Натанеби. Желѣзная дорога, начиная отъ Батума, проходитъ непосредственно у самаго берега, пересѣкая Цихесдзирскій мысъ тоннелемъ: оттуда она удаляется отъ моря до 3-хъ верстъ и въ 13 верстахъ за постомъ Св. Николая, перейдя р. Супсу, она круто сворачиваетъ на востокъ.

На всемъ этомъ пространствѣ, какъ и на всемъ Анатолійскомъ берегу Чернаго моря, за исключеніемъ Батума, нѣтъ удобныхъ якорныхъ стоянокъ. Сверхъ того бурныя свойства моря и внезапныя перемѣны погоды позволяютъ разсчитывать на то, что серіозныя высадки на этомъ пространствѣ невозможны, но желѣзная дорога, пролегающая непосредственно по берегу, подъ выстрѣлами съ моря, и составляющая наше главное тыльное сообщеніе, всегда будетъ приманкою для нашего противника.

Мы здѣсь естественно должны опасаться съ одной стороны дѣйствія снарядовъ, а съ другой, и главнѣе всего, высадки малыхъ партій съ цѣлью разрушенія мостовъ и другихъ искусственныхъ сооруженій, а поэтому правильно организованная охрана этого участка является необходимостью. Малые укрѣпленные посты съ соотвѣтствующими резервами въ Батумѣ, въ Кабулетахъ и на Николаевскомъ посту, казалось бы, будутъ достаточны для исполненія этой задачи, но при всемъ томъ нельзя разсчитывать навѣрно, чтобы они насъ гарантировали вполнѣ отъ всѣхъ случайностей. Въ этомъ смыслѣ окончаніе и усовершенствованіе Батумо-Ахалцыхской дороги составляетъ предметъ первой важности.

Кавказская БИБЛІОТЕКА

II. Второй участокъ отъ Ольты до Агры-дага на правомъ берегу Аракса.

Изъ долины Севри-чая граница, продолжая тянуться въ томъ же южномъ направленіи, поднимается на хребетъ до 7000 ф. высоты, пересѣкаетъ нѣсколько малыхъ притоковъ р. Ольты и доходитъ до Калобугодскихъ (Норманскихъ) естественныхъ воротъ, чрезъ которыя прорывается р. Ольта. Отъ Севри-чая до этаго мѣста граница имѣетъ протяженіе въ 14 верстъ. Отъ р. Ольты граница направляется сначала на востокъ, а потомъ на сѣверо-востокъ, пересѣкаетъ нѣсколько притоковъ р. Ольты и рядъ вершинъ, отъ 5000—6500 ф. высоты, и спускается въ долину рѣчки Думбули-дараси.

Это протяженіе равно 16 верстамъ.

Далѣе граница, на протяженіи 11 верстъ, идетъ внизъ по р. Думбули-дараси и по хребту (7300 ф.) на правомъ ея берегу, до впаденія этой рѣчки въ Бардусъ-чай (притокъ Пеняка, который въ свою очередь вливается въ р. Ольту). Отсюда граница направляется вверхъ по Бардусъ-чаю (13 в.), поднимается на хребетъ Гагара (7000—9000 ф.), пролегаетъ по немъ на протяженіи 23 верстъ, и спускается, почти въ южномъ направленіи, къ большой Карско Эрзерумской дорогѣ, у с. Караурганъ въ 4 в. отъ Зивина.

Далѣе граница идетъ ломанными линіями, въ юго-восточномъ направленіи по юго-западному склону Саганлугскаго хребта и круто спускается въ долину Аракса (27 в.), внизъ по которому она тянется на 3½ версты.

На правый берегъ Аракса граница поднимается также круто, пересѣкаетъ широкую равнину, по которой пролегаетъ дорога изъ Кара чрезъ Каракуртъ, Дерибабу на Кеприкей, а затѣмъ, по разнымъ отрогамъ и вершинамъ, поднимается на водораздѣльный хребетъ Агры-дагъ, по ущелью рѣчки Казанъ-су.

Протяженіе этого пространства отъ Аракса до Боздага равно 37 верстамъ.

Свойство мѣстности, и дороги пересѣкающія границу. По всему описанному участку граница пролегаетъ всего на протяженіи

140½ верстъ, изъ которыхъ — по хребтамъ 43 версты, по рѣкамъ до 23 верстъ и наконецъ по мѣстности болѣе или менѣе пересѣченной и равнинной—74½ версты.

Изъ этого перечня вообще уже видно, что въ этомъ участкѣ граница гораздо болѣе доступна, чѣмъ въ Батумской области. Хотя пограничное пространство и тутъ имѣетъ характеръ вполнѣ гористый и мѣстами дикій, но оно изобилуетъ удобными проходами, по которымъ пролегаютъ всѣ колесныя дороги, а именно:

а) Большая дорога изъ Ольты по Севры-чаю, оттуда къ верховьямъ Ефрата (Кара-су), черезъ Гинсъ въ Эрзерумъ (100 в.).

Дорога эта такимъ образомъ выходитъ въ тылъ Девебойнской позиціи.

б) Дорога изъ Ольты черезъ Нориманъ и Акрякъ въ Гассанъ-Кале и Эрзерумъ 107 верстъ.

Отъ этой дороги, ниже Акряка, отдѣляется еще третья, которая, идя сначала параллельно упомянутой въ п. а, сливается съ нею въ верховьяхъ Ефрата и черезъ Гинсъ идетъ въ Эрзерумъ. По этой дорогѣ отъ Ольты до Эрзерума 104 версты, но она считается лучше первой.

Отъ Норимана до Бардуса граница пересѣкается лишь маловажными вьючными дорогами, отъ Бардуса же и далѣе до Аракса пролегаетъ цѣлая серія дорогъ изъ Карса, черезъ Сагаплугскій хребетъ въ Эрзерумъ. Онѣ слѣдующія:

в) Самая сѣверная пересѣкаетъ Сагаплугскій хребетъ Эшакмейданскимъ переваломъ, спускается къ Бордусу, а оттуда, черезъ Сырбасанъ, выходитъ къ Караургану, до котораго пункта изъ Карса 85 верстъ.

г) Вторая дорога пересѣкаетъ хребетъ въ его лѣсистой части, нѣсколько южнѣе первой, съ которой она соединяется выше Сырбасана. По этой дорогѣ отъ Карса до Караургана 83 версты. Обѣ эти дороги хотя колесныя, но онѣ принадлежатъ къ числу трудныхъ, вслѣдствіе крутыхъ подъемовъ и заносовъ зимою.

д) Третья дорога—это почтовый трактъ отъ Карса черезъ Бегли-Ахметъ, Саракамышъ-Сарбасанъ на Караурганъ, до котораго пункта изъ Карса 84 версты. Эта дорога хотя и вполнѣ

колесная, но она все же грунтовая, не шоссирована и зимою также подвержена заносамъ.

Такимъ образомъ, всѣ три упомянутыя дороги сходятся къ Караургану (на границѣ), отъ котораго, черезъ Зивинъ, Ардостъ, Кеприкей, Гассанъ-Кале ведетъ большая дорога (также грунтовая) въ Эрзерумъ, до котораго считается 95 верстъ. Такимъ образомъ среднее разстояніе отъ Карса до Эрзерума равно 179 верстамъ.

е) Четвертая дорога отдѣляется отъ предъидущей у Саракамыша, пересѣкаетъ Саганлугскій хребетъ Мелидюзскимъ переваломъ, направляется на Меджингертъ, огибаетъ Зивинъ съ юга, выходитъ въ долину Аракса къ Хоросану и соединяется съ большою Эрзерумскою дорогою ниже Ардоста. Дорога эта въ въ перевальной части также затруднительна, вслѣдствіе крутыхъ подъемовъ и заносовъ зимою. Отъ Карса до Эрзерума по этой дорогѣ 181 верста.

ж) Наконецъ послѣдняя дорога въ этомъ участкѣ отдѣляется отъ почтовой влѣво, еще до Саганлугскаго хребта, направляется на югъ къ с. Кара-курту, переходитъ черезъ Араксъ по деревянному мосту на рямахъ, плохой конструкціи и вообще ненадежному, поднимается крутыми зигзагами на его правый берегъ къ с. Баш-кей, откуда она сворачиваетъ на западъ, параллельно Араксу, пересѣкаетъ границу и черезъ Далисава направляется къ Кепри-кею, переходитъ тамъ на лѣвый берегъ Аракса по каменному мосту и соединяется съ большою Карско-Эрзерумскою дорогою.

Дорога эта зимою не подвержена заносамъ и въ общемъ довольно удобный колесный путь, за исключеніемъ лѣвистаго спуска къ Араксу, переправы черезъ него и подъема на правый берегъ. Кромѣ того дорога эта, въ 20 верстахъ отъ нашей границы, у Делибаба, соединяется съ большою Эрзерумо-Алашкерскою дорогою и въ этомъ смыслѣ она имѣетъ весьма важное военное значеніе. По протяженію своему дорога эта нѣсколько длиннѣе предъидущихъ, а именно 188 верстъ.

Тыловыя и боковыя сообщенія. Городъ Ольта, расположенный на рѣкѣ одинаковаго наименованія ниже впаденія въ нее Севры-чая, не имѣетъ прямыхъ колесныхъ сообщеній ни съ Ба-

тумскою областью, ни даже съ Бардусомъ, такъ какъ тропки, соединяющія наши кордонные посты, мѣстами еле доступны даже для пѣшеходовъ. Ближайшее сообщеніе съ Карсомъ совершается по весьма кружной и плохой колесной дорогѣ на Бардусъ, Пертусъ, въ долину Ценякъ-чая, а оттуда вверхъ по теченію Ольты. Разстояніе это равно 120 верстамъ, между тѣмъ какъ Карсъ отстоитъ отъ Ольты по прямой линіи всего лишь въ 85 верстахъ. Существуетъ, правда, еще нѣсколько дорогъ, сокращающихъ это разстояніе, но всѣ онѣ доступны только лѣтомъ и то не для сплошнаго колеснаго движенія.

Тыльное сообщеніе г. Ольта имѣетъ съ Ардаганомъ; оно совершается по колесной дорогѣ, которая, за исключеніемъ Канжрутскаго перевала, составляетъ относительно сносный путь, при чемъ разстояніе между этими пунктами равно 98 верстамъ; Ардаганъ же сообщается съ Ахалцыхомъ (75 в.) весьма плохою дорогою, которую сплошь нельзя признать колесною, и съ Ахалкалаками (836 в.) по плохой колесной дорогѣ. Кромѣ того Ардаганъ имѣетъ боковыя сообщенія съ Батумскою областью, черезъ Ялануспамскій перевалъ, какъ уже было упомянуто выше, и съ Карсомъ (69 в. по колесной дорогѣ, которая содержится въ исправности при посредствѣ мѣстной администраціи. Такимъ образомъ г. Ольта, отстоя отъ Эрзерума въ 100 верстахъ а отъ Ардагана и Карса въ 98-ми и 120-ти верстахъ, является пунктомъ вполнѣ изолированнымъ.

Крѣпость Карсъ, кромѣ упомянутыхъ сообщеній съ Ардаганомъ и Ольтою, соединена сверхъ того довольно удобною колесною дорогою съ г. Кагызманомъ на Араксѣ (55 в.), черезъ который имѣется турецкій мостъ плохой конструкціи на каменныхъ устояхъ, но съ деревяннымъ настиломъ. Отъ этаго послѣдняго пункта вѣдомствомъ путей сообщенія, при помощи саперъ и пѣхоты, строится вновь колесная дорога вниз по Араксу на Парнаутъ, долженствующая соединить Карскій театръ съ Эриванскимъ. Отъ Кагызмана вверхъ по Араксу пролегаетъ лишь тропа на Башъ-кей, которая оцѣнена по достоинству даже турками, назвавшими ее итъ-іолъ т. е. собачья дорога.

Тыльное сообщеніе Карсъ имѣетъ съ Александрополемъ по

отличному шоссе, на протяженіи 83 верстъ, а оттуда сплошнымъ шоссе же, черезъ Делижанъ, до самаго Тифлиса.

Разсмотрѣвъ такимъ образомъ второй участокъ пограничной полосы мы видимъ, что онъ составляетъ наиболѣе доступную часть новой границы. Этимъ и объясняются тѣ правительственныя мѣры, которыя были приняты тотчасъ по занятію нами Карской области. Къ нимъ относятся: устройство Карско-Александропольскаго шоссе, усовершенствованіе крѣпости Карса, на что требуются миліонныя затраты, устройство штабъ квартиры для пѣхотнаго полка въ Саракамышѣ и пр.

Каковы бы ни были въ будущемъ наши цѣли на этомъ важномъ театрѣ, мы видимъ что по свойствамъ своимъ, онъ вполнѣ допускаетъ активныя дѣйствія значительными силами. Имѣя въ крѣпости Карсѣ надежный базисъ, и хорошо обезпеченные фланги, наступленіе въ центрѣ можетъ совершится черезъ Саганлугскій хребетъ по нѣсколькимъ дорогамъ и въ прямомъ направленіи на Эрзерумъ встрѣчая на этомъ пути, какъ единственную серіозную преграду, Девебойнскую позицію. Правый флангъ—городъ Ольты, нѣсколько выдвинутъ впередъ, какъ бы для охвата, дороги изъ этого пункта на Эрзерумъ также допускаютъ наступленіе съ колеснымъ обозомъ и имѣютъ то преимущество, что выходятъ въ тылъ Девебойнской позиціи. На лѣвомъ флангѣ дорога Карсъ-Каракуртъ-Делибаба имѣетъ то важное значеніе, что съ занятіемъ этого послѣдняго пункта прерывается прямое сообщеніе Алашкертской долины, и слѣдовательно войскъ, расположенныхъ тамъ и вообще въ Ванскомъ санджакѣ, съ Эрзерумомъ. Дорога Эрзерумъ-Делибаба-Алашкертъ составляетъ единственно сносный путь, которымъ турки располагаютъ въ этомъ направленіи и сверхъ того это транзитная дорога изъ Трапезунда въ Персію; по ней же совершалось въ прошлую кампанію наступленіе нашего Эриванскаго отряда и отступленіе Измаилъ-паши. Турки вполнѣ сознаютъ всю важность этого пути и тотъ недостатокъ его, что онъ идетъ параллельно нашей границѣ и слѣдовательно можетъ быть отрѣзанъ и этимъ объясняется ихъ намѣреніе обезпечить эту дорогу устройствомъ опорнаго пункта вблизи границы, примѣрно около Кара-Килиса.

Хотя, такимъ образомъ, на этомъ участкѣ нашей границы активныя дѣйствія и вполнѣ возможны, но тѣмъ не менѣе и тутъ намъ предстоитъ сдѣлать весьма многое, особенно по части усовершенствованія сообщеній, а именно:

Устроить шоссе отъ Карса черезъ Саганлугскій хребетъ къ границѣ, такъ какъ существующія дороги не удовлетворяютъ условіямъ надежной операціонной линіи. Проложить шоссе же по направленію Карсъ-Каракуртъ-Баш-кей, съ устройствомъ постояннаго моста на Араксѣ. Устроить прямое и надежное сообщеніе Карса съ Ольтою и окончить дорогу Карсъ-Кагызманъ-Парнаутъ и далѣе для соединенія Карскаго съ Эриванскимъ театромъ.

Еще большая подготовка разбираемаго театра въ инженерномъ отношеніи потребуется въ случаѣ, если, по обстоятельствамъ, мы были бы принуждены стать въ оборонительное положеніе, или же въ положеніе такъ называемой активной обороны.

Нѣтъ сомнѣнія, что въ будущемъ намъ придется имѣть дѣло съ противникомъ, несравненно сильнѣйшимъ по числительности, при чемъ мы сами будемъ располагать меньшими даже силами, чѣмъ въ прошлую кампанію, а потому такой способъ дѣйствія является самымъ вѣроятнымъ.

Недостатокъ въ числительности уравновѣшивается до нѣкоторой степени цѣлесообразно расположенными укрѣпленіями, къ нимъ именно не придется прибѣгнуть намъ въ данномъ случаѣ:

Городъ Ольта, при нынѣ существующихъ сообщеніяхъ отстоитъ отъ Ардагана на такомъ же разстояніи какъ отъ Эрзерума, а отъ Карса даже въ большемъ—при несравненно худшей дорогѣ. Такимъ образомъ пунктъ этотъ является изолированнымъ тѣмъ болѣе, что въ Ольтѣ мы не можемъ имѣть достаточныхъ силъ. По этому вполнѣ основательно опасеніе, что Ольта можетъ быть отхвачена ранѣе, чѣмъ мы успѣемъ поддержать ее.

Средство противъ этого—опять таки устройство прямаго сообщенія съ Карсомъ и укрѣпленіе Ольты, или же какого нибудь близъ лежащаго пункта, сооруженіями временной профили.

Крайній пунктъ нашей границы по ту сторону Саганлугскаго

хребта Караурганъ, отстоитъ отъ Эрзерума въ 95 верстахъ, а отъ Карса въ 84-хъ слѣдовательно почти въ одинаковомъ разстояніи, при чемъ дороги въ нашихъ предѣлахъ представляютъ несравненно большія затрудненія, чѣмъ дорога отъ границы до Эрзерума. И тутъ слѣдовательно устройство удобнаго сообщенія стоитъ на первомъ планѣ, а обезпеченіе его опорнымъ пунктомъ напр. въ Сырбасанѣ или на Мелидузѣ весьма желательно.

Селеніе Башъ-кей на Карско-Каракурто-Далибабинской дорогѣ находится отъ Карса въ 80-ти верстномъ разстояніи, а отъ Эрзерума въ 108 верстномъ. Но за то черезъ Араксъ существуетъ лишь временный мостъ, который въ половодіе въ апрѣлѣ, маѣ и даже іюнѣ, легко можетъ быть снесенъ, какъ это и было во время войны, и тогда положеніе всего пристанства на правомъ берегу Аракса, безъ сообщенія съ Кагызманомъ и съ Карсомъ, становится опаснымъ, между тѣмъ какъ дорога, пролегающая черезъ него, представляетъ не малыя выгоды, какъ сказано выше.

Изъ этого ясно, что постройка постояннаго моста черезъ Араксъ, у Каракурта, является предметомъ первой необходимости, также и улучшеніе этой дороги и устройство опорнаго пункта въ Башкеѣ, который вмѣстѣ съ тѣмъ можетъ служить и предмостнымъ укрѣпленіемъ.

Описаніе кр. Карса. Карсъ расположенъ по обоимъ берегамъ р. Карсъ-чая на высотѣ 5826 ф. надъ моремъ, а потому его климатъ довольно суровъ. Р. Карсъ-чай на всемъ ея протяженіи имѣетъ небольшую ширину, медленное теченіе и проходима въ бродъ во многихъ мѣстахъ. Выше города она течетъ по равнинѣ, въ низменныхъ берегахъ, но въ 4-хъ верстахъ отъ цитадели она подходитъ къ Шорахскимъ высотамъ, которыя поднимаются надъ уровнемъ ея болѣе чѣмъ на 100 саж. Далѣе Карсъ-чай направляется между горами Чахматскими и Карадахскими и проходитъ по узкой щели (отъ 200—400 с. ширины) съ крутыми, скалистыми берегами, достигающими 80 с. высоты.

Благодаря этому обстоятельству, рѣка сама по себѣ не значительная, представляетъ здѣсь серьезное препятствіе, такъ какъ она не только раздѣляетъ городъ и оборонительную линію на двѣ части, но и разобщаетъ ихъ между собою.

Высоты Шорахскія, начиная отъ берега, идутъ постепенно повышаясь и въ 3-хъ верстахъ отъ цитадели на ихъ крайнемъ, западномъ гребнѣ, расположены бывшія турецкія укрѣпленія Тохмасъ, Тихъ и Чахмахъ, которыя отлично командуютъ всею окружающею мѣстностью. Чахмахскія горы имѣютъ легкое паденіе къ сѣверу; на нихъ расположены укрѣпленія Мухлисъ и Инглисъ, а во 2-й линіи форты Блюмъ Вели-паша и Лазъ.

Все пространство между названными укрѣпленіями имѣетъ поверхность волнообразную, усѣянную камнями и лишенную всякой растительности. Грунтъ скала, залегающая на небольшой глубинѣ, такъ что рвы всѣхъ укрѣпленій высѣчены въ ней.

Воды въ чертѣ укрѣпленій не имѣется; единственный родникъ находится въ Чахмахскомъ оврагѣ, нѣсколько впереди оборонительной линіи; доставка же ея изъ Карсъ-чая сопряжена съ громадными затрудненіями.

Высоты праваго берега отъ цитадели до укрѣпленія Карадахъ тянутся узкимъ и скалистымъ гребнемъ.

Укрѣпленіе Арабъ расположено на особой возвышенности, противъ Мухлиса, а между нимъ и Карадахомъ образуется котловина. Общій характеръ этихъ возвышенностей тотъ-же, какъ и Шорахскихъ, но при совершенномъ отсутствіи воды.

Къ югу отъ цитадели расположенъ городъ и далѣе тянется Карсская равнина. Съ этой стороны находятся форты такъ называемаго нижняго лагеря: Хафисъ, Фейзи и Канлы, которые стоятъ выше уровня рѣки лишь на 20—40 саж., между тѣмъ какъ это превышеніе для Тохмаса и Карадаха составляетъ 96 и 80 саженей.

Периметръ Карса, въ томъ видѣ, какъ онъ намъ достался отъ турокъ, около 17 верстъ при поперечникѣ въ 5 верстъ. Мѣста расположенія фортовъ соображены хорошо, но они не окончены постройкой, особенно рвы, а это обстоятельство, при отсутствіи въ нѣкоторыхъ мѣстахъ фланговой обороны, дало возможность атаковать ихъ открытою силою. Главной ограды Карсъ не имѣлъ и для защиты своей требовалъ гарнизона не менѣе какъ въ 25 т. человѣкъ.

По занятіи нами этой крѣпости, ея важное стратегическое зна-

ченіе было должнымъ образомъ оцѣнено и тогда же рѣшено переустройство и исправленіе недостатковъ ея, при томъ главномъ условіи, чтобы гарнизонъ Карса не превышалъ цифры въ 10 т. человѣкъ.

Сообразно съ этимъ было проектировано: 1) Возвести главную ограды по обоимъ берегамъ ущелья, съ устройствомъ надлежащаго сообщенія черезъ него. 2) Шорахскія укрѣпленія оставить въ томъ же видѣ, срывъ только горжу ихъ. 3) Укрѣпленія нижняго лагеря упразднить, но не срывать и не принимать ихъ въ разсчетъ при исчисленіи величины гарнизона и наконецъ, 4) помѣщенія для войскъ и склады помѣстить скрытно въ самомъ ущельи.

Въ настоящее время проектъ этотъ приводится въ исполненіе, а именно:

Для соединенія обоихъ береговъ ущелья построено шоссе съ мостомъ, которое для полученія надлежащихъ уклоновъ пришлось вытянуть на 10 верстъ, а для сокращенія этого разстоянія сдѣлано прямое, пѣшее сообщеніе въ видѣ широкихъ каменныхъ лѣстницъ. Все это, при скалистомъ грунтѣ, составляетъ громадное сооруженіе.

Главная ограда на лѣвомъ берегу уже начата постройкою, она тянется отъ Мухлиса, черезъ укрѣпленіе Блюмъ-паша къ уступу лѣваго берега, оставляя позади себя Инглисъ и соединяясь съ укр. Вели-паша особою линіею. Въ общемъ главная ограда здѣсь имѣетъ начертаніе огромнаго капонирнаго фронта съ обширнымъ равелиномъ и со сводчатою, значительной величины, казармою, подъ валгангомъ.

На правомъ берегу между цитаделью и Карадахомъ проектировано устройство новаго форта, фронтомъ на югъ; каменный редюитъ его уже готовъ, но возведеніе самаго форта отмѣнено, или по крайней мѣрѣ, отложено и редюитъ теперь отданъ подъ тюрьму.

Форты Карадахъ и Арабъ предположено перестроить и всѣ форты праваго берега соединить между собою и съ цитаделью гласированною насыпью, идущею ломанными линіями, а ущелье запирать пересѣками, изъ каменныхъ оборонительныхъ стѣнокъ

отъ Мухлиса къ Арабу и отъ Вели-паши къ цитадели. Эти работы пока не начаты.

Вопросъ о передѣлкѣ Шорахскихъ укрѣпленій, обращенныхъ на западъ, къ сторонѣ непріятеля, и занимающихъ весьма важные пункты на оборонительной линіи, командующія въ значительной степени всѣмъ пространствомъ внутри главной ограды, оставленъ пока открытымъ, равно какъ и вопросы о судьбѣ фортовъ нижняго лагеря и о снабженіи крѣпости водою. Наконецъ вопросъ о помѣщеніяхъ для гарнизона и складовъ въ ущеліи не имѣетъ практическаго примѣненія, такъ какъ устройство въ скалѣ площадокъ подъ зданія непомѣрно увеличиваетъ стоимость ихъ.

Значеніе кр. Карсъ. Карсъ, какъ выше было сказано, составляетъ узелъ дорогъ: на Александрополь (83 в.), на Ольту (120 в.), на Эрзерумъ черезъ Сагаплугскій хребетъ (сред. разст. 180 в.), на Эрзерумъ же черезъ Каракуртъ (188 в.), на Кагызманъ (55 в.), на Ардаганъ (69 в.), и этимъ главнѣе всего объясняется то важное стратегическое значеніе, которое придается ему военными людьми и которое онъ дѣйствительно имѣетъ.

Съ другой стороны, при разбирательствѣ этого вопроса мы сталкиваемся съ мнѣніемъ противоположнымъ: о преувеличенномъ значеніи Карса, о безполезности возведенія тамъ непомѣрно дорогихъ сооруженій, составляющихъ лишь увлеченіе фортификаціоннымъ дѣломъ и неотвѣчающимъ данной обстановкѣ.

Какъ бы то ни было, но это разногласіе не могло не отразиться на общей оцѣнкѣ военнаго значенія этой крѣпости и оно было ближайшею причиною той неопредѣленности, которая и нынѣ существуетъ по отношенію къ Карсу.

Разсмотримъ этотъ вопросъ подробнѣе и остановимся прежде всего на дорогахъ, сходящихся къ этой крѣпости. Каковы эти дороги, мы видѣли выше: вполнѣ удовлетворительными можно назвать лишь Карско-Александропольское шоссе, остальныя оставляютъ желать весьма многаго, а Ольтинская дорога совсѣмъ не отвѣчаетъ условіямъ надежнаго сообщенія.

Такое плохое состояніе дорогъ, безъ сомнѣнія, въ нѣкоторой степени уменьшаетъ активное вліяніе Карса на сосѣдніе районы

оно въ настоящее время недостаточно распространяется ни на Ольту, ни на Эриванскій театръ, такъ что, строго говоря, крѣпость эта, при существующихъ условіяхъ, запираетъ лишь узкое пространство въ 45 верстъ, отъ Караургана до Башъ-кел. Между тѣмъ именно военное значеніе Карса, при его центральномъ положеніи на мѣстности, владѣющей доступами черезъ Сагаплугъ и долиною Аракса, при полной возможности вліять на Эриванскій театръ, съ лучшимъ устройствомъ дорогъ, было бы несравненно болѣе.

Все это указываетъ на то, что параллельно съ усовершенствованіемъ Карскихъ укрѣпленій необходимо озаботиться улучшеніемъ дорогъ, соединяющихъ эту крѣпость какъ съ сосѣдними раіонами, такъ и съ границей, и что оба эти вопроса не могутъ быть разсматриваемы въ отдѣльности.

Второе обстоятельство, вліяющее на значеніе Карса,—это сосѣдство крѣпости Александрополя.

Несомнѣнно, что возведеніе вновь двухъ крѣпостей въ такомъ близкомъ разстояніи на одной и той же операціонной линіи, которая отъ этого сокращается лишь на 80 верстъ, составляло бы роскошь, но разъ они существуютъ, то желаніе сохранить Александрополь весьма понятно, тѣмъ болѣе, что это даетъ намъ возможность укрѣпить Карсъ относительно слабѣе и тѣмъ сберечь значительные расходы.

Наконецъ третье обстоятельство, которое не можетъ быть упущено изъ виду,—это боевыя качества и численность арміи противника. Мы уже говорили, что въ будущемъ намъ, по всей вѣроятности, придется имѣть дѣло съ арміею, которая по численности будетъ превышать нашу въ значительной мѣрѣ, а потому мы легко можемъ быть поставлены, хотя бы и временно, въ положеніе обороны, при чемъ Карсъ намъ сослужитъ несомнѣнную пользу. Съ другой стороны, армія противника не обладаетъ качествами, нужными для наступательныхъ дѣйствій и тѣмъ болѣе для такихъ сложныхъ операцій, какъ осада большой крѣпости.

Все это вмѣстѣ взятое указываетъ на то, что Карсъ, по своему теперешнему значенію, скорѣе долженъ отвѣчать потребностямъ

крѣпости среднихъ размѣровъ и это—то обстоятельство сознавалось нами повидимому и съ самаго начала, такъ какъ при составленіи проекта переустройства этой крѣпости величина гарнизона принята въ 10 т. чел.

Является, однако, вопросъ, насколько возможно исполненіе этой задачи на практикѣ, при существующихъ условіяхъ мѣстности.

Бывшіе турецкіе форты не окончены и имѣютъ другіе недостатки, о которыхъ сказано выше. но поставлены они на надлежащихъ мѣстахъ; поэтому едва-ли удастся на много уменьшить периметръ крѣпости, а съ нимъ и величину гарнизона.

Если мы даже допустимъ, что форты нижняго лагеря могутъ быть упразднены, то укрѣпленія Шорахскія и Чахмохскія, расположенныя на высшихъ точкахъ мѣстности и отлично командующія всѣмъ пространствомъ внутри главной ограды, должны быть не только сохранены, но и приведены въ полную исправность. Срытіе же горжи ихъ не можетъ имѣть мѣста, такъ какъ это значило бы лишить эти важные форты всякой самостоятельности.

Положимъ далѣе, что возведеніе главной ограды и устройство сообщенія черезъ ущелье дастъ возможность уменьшить величину главнаго резерва, то все же Карсъ потребуетъ гарнизона не менѣе 15 т. человѣкъ, слѣдовательно въ $1\frac{1}{2}$ раза противъ первопачальнаго предположенія.

Изъ вышесказаннаго будетъ ясно, что проектъ усиленія Карса требуетъ переработки, при возможномъ уменьшеніи безъ того уже громадныхъ денежныхъ затратъ. Уменьшеніе это является настоятельною потребностью, а оно будетъ возможно лишь при условіи строгаго разграниченія необходимаго отъ менѣе важнаго, безъ всякаго увлеченія фортификаціоннымъ дѣломъ.

По нашему мнѣнію, прежде всего, необходимо обезпечить верки Карса отъ атаки открытою силою, т. е. сомкнуть горжи тѣхъ укрѣпленій, которыя этого не имѣютъ, и вынуть рвы въ полную профиль, съ устройствомъ надежной фланговой обороны.

Это обстоятельство уже само по себѣ даетъ возможность уменьшить гарнизонъ, потому что укрѣпленія, обезпеченныя отъ не-

чаянности, требуютъ меньшаго числа защитниковъ, чѣмъ укрѣпленія открытыя.

Далѣе намъ нуженъ, такъ сказать, остовъ крѣпости; остальное дополнится въ военное время. Такъ напр., соединеніе фортовъ праваго берега гласпированною насыпью значительныхъ размѣровъ, безъ рва, не обезпечиваетъ крѣпости ни отъ чего, а между тѣмъ простая траншея, устроенная въ моментъ надобности, можетъ замѣнить это дорогое сооруженіе безъ всякаго вреда для дѣла.

Устройство новаго форта, въ 1 верстномъ разстояніи отъ Карадаха и отъ цитадели, не составляетъ неотложной необходимости, а гораздо важнѣе исправленіе существующихъ фортовъ, а особенно Шорахскихъ.

Возведеніе казематированныхъ редюитовъ и вообще построекъ, усиливающихъ внутреннюю оборону, и нѣкоторыхъ наружныхъ сооруженій, при данной обстановкѣ, составляетъ излишнюю роскошь.

Наконецъ сводчатыя казармы подъ валгангами въ рѣдкихъ случаяхъ отвѣчаютъ удобству расквартированія войскъ въ мирное время, а потому было бы лучше возводить вмѣсто нихъ въ военное время блиндажи, которые обойдутся несравненно дешевле.

III. Третій участокъ пограничной полосы отъ подъема на Агры-дагъ до нашей прежней границы.

Отъ конца втораго участка граница направляется на востокъ по возвышенному хребту, составляющему водораздѣлъ между Эфратомъ-Мурадомъ и Араксомъ; она проходитъ, на протяженіи 70 верстъ, черезъ вершины Молла-Османъ (9667 ф.), Бозъ-Дагъ (9598 ф.), Чухуръ-Чамъ (9254 ф.), до горы Тандурекъ (8463 ф.), гдѣ она соединяется съ нашею прежнею границею.

Названный хребетъ, отдѣляя отроги съ одной стороны на сѣверъ—въ долину Аракса и съ другой—на югъ въ Алашкертскую долину, дикъ, скалистъ и безлѣсенъ.

Дороги. Дороги, ведущія черезъ него въ турецкіе предѣлы, принадлежатъ къ числу плохихъ вьючныхъ тропинокъ, недопускающихъ никакихъ серьезныхъ предпріятій.

Единственная дорога, о которой вообще стоитъ упомянуть, направляется изъ Башъ-кея въ долину рѣчки Зарабъ-хана и оттуда Хопусскимъ перевалomъ, до 8000 ф. высоты, въ Алашкертъ, при чемъ разстояніе между названными пунктами равно 40 верстамъ; но и эта дорога такова, что безъ значительной разработки она непригодна для движенія войскъ съ обозами и артиллеріею.

Изъ этого обзора видно, что граница на описанномъ участкѣ совершенно недоступна для какихъ либо серьезныхъ предпріятій извнѣ; если даже допустить ихъ возможность по дорогѣ Алашкертъ Башъ-кей, то мы уже указывали на значеніе этого послѣдняго пункта, который и безъ этого слѣдуетъ укрѣпить, а тогда лѣвый флангъ Карскаго театра можно считать вполнѣ обезпеченнымъ.

IV. Четвертый участокъ отъ горы Тандурекъ до Арарата.

Отъ горы Тандурекъ граница направляется въ юго-восточномъ направленіи по тому же Агрыдагскому хребту, затѣмъ она огибаетъ съ сѣвера Балыкгельское озеро, идетъ въ восточномъ направленіи все по хребту до большаго Арарата и оканчивается, въ 9-ти верстахъ отъ него, на хребтѣ между большимъ и малымъ Араратомъ, а къ этому пункту сходятся границы трехъ государствъ: Россіи, Турціи и Персіи.

Протяженіе этого участка равно 132½ верстамъ, на которомъ она пролегаетъ исключительно по горнымъ хребтамъ, вершины которыхъ до Балыкгельскаго озера достигаютъ высоты въ 9700 ф., а восточнѣе его отъ 6800—9200 ф.

Дороги. Дороги, пересѣкающія границу на этомъ участкѣ, направляются изъ долины Аракса, пересѣкаютъ пограничный хребетъ болѣе или менѣе высокими перевалами и выходятъ къ Баязету и въ Алашкертскую долину. Всѣ онѣ принадлежатъ къ числу колесныхъ и, начиная съ запада, онѣ слѣдующія:

1) Дорога изъ Парнаута, въ долинѣ Аракса, направляется къ горѣ Тандурекъ, пересѣкаетъ хребетъ восточнѣе этой горы, перевалomъ въ 7390 ф., и по долинѣ рѣчки Ахта-чай выходитъ къ турецкому селенію Кара-Килиса, лежащему на большой Эрзерумо-

Алакшертской дорогѣ. Разстояніе между названными пунктами равно 56 верстамъ. Дорога эта принадлежитъ къ числу худшихъ.

2) Вторая дорога начинается у Маркара на Араксѣ, проходитъ черезъ Арабкерлю въ с. Таузкуль, пересѣкаетъ хребетъ Аслалинскимъ переваломъ (7805 ф.), спускается въ долину Балыкчая, идетъ по ней и выше Мысуна развѣтвляется, направляясь на Баязетъ и прямо къ большой Эрзерумской дорогѣ. По первому направленію отъ Маркара до Баязета 112 верстъ, по второму же—до Эрзерумской дороги 101 верста. Дорога эта въ перевальномъ участкѣ требуетъ разработки.

3) Третья дорога начинается у Маркара, пересѣкаетъ хребетъ Каравансарайскимъ переваломъ (7245 ф.) и спускается къ Мысуну, гдѣ совпадаетъ съ предъидущею дорогою. Разстояніе отъ Маркара до Баязета равно 85 верстамъ.

Дорога эта имѣетъ то неудобство, что она въ перевальномъ участкѣ лишена воды.

4) Четвертая дорога начинается также у Маркара, направляется черезъ Издырь Халфалю, Аликочакъ (оттуда имѣетъ боковое сообщеніе съ предъидущею дорогою), къ Ахбулахскому (Зорскому) перевалу (8344 ф.), и также спускается къ Мысуну, а оттуда идетъ къ Баязету. Между названными пунктами считается 84 версты. Эта дорога, не смотря на то, что перевалъ выше, считается лучшею.

5) Наконецъ пятая дорога начинается также у Маркара и чрезъ Игдырь направляется къ Чингильскому перевалу (6944 ф.), спускается и идетъ прямо къ Баязету, при чемъ между Маркара и Баязетомъ 64 версты. Дорога эта, не смотря на свое прямое направленіе и на самый низкій перевалъ, менѣе удовлетворительна, чѣмъ предъидущая и кромѣ того она на большомъ пространствѣ лишена воды.

Кромѣ описанныхъ пограничный хребетъ пересѣкается еще нѣсколькими второстепенными перевалами, напр. Абахельскимъ, дорога черезъ который составляетъ вѣтвь Таузскуло-Аслалинской.

Рѣка Араксъ. Рѣка Араксъ течетъ съ запада на востокъ почти параллельно границѣ. Рѣка эта въ мелководіе на всемъ ея про-

тяженіи во многихъ мѣстахъ проходима въ бродъ, а въ описываемомъ участкѣ, напр. противъ Кулькъ, у Араб-керлю и пр.

Въ половодіе же, въ апрѣлѣ и маѣ, она составляетъ бурный потокъ, способный снести всякій мостъ временной конструкціи. Въ нижнемъ своемъ теченіи Араксъ образуетъ много острововъ, а ниже Сурмали до Маркара оба берега пересѣчены рѣчками и оросительными канавами, при весьма густомъ населеніи.

У Маркара существуетъ единственный мостъ черезъ Араксъ (деревянный на сваяхъ), по которому пролегаетъ почтовая дорога на Эривань, при чемъ между этими пунктами считается 37 верстъ.

Городъ Эривань. Городъ Эривань, безъ сомнѣнія, составляетъ нашъ операціонный базисъ на этомъ театрѣ. Значеніе его тѣмъ болѣе важно, что онъ соединенъ шоссе съ Делижаномъ (103 в.), отстоящемъ отъ Александрополя въ 100 верстахъ и отъ Тифлиса въ 152-хъ.

Мы видѣли, что всѣ лучшіе пути, ведущіе изъ Алашкертской долины и Баязета, направляются черезъ Маркара къ Эривани. Разстоянія по разнымъ путямъ между Эриванью и Баязетомъ, составляющимъ операціонный базисъ турокъ въ этомъ раіонѣ, будутъ слѣдующія:

Черезъ Асланлинскій перевалъ 149 верстъ, черезъ Караван-сарайскій 122 версты, черезъ Ахбулахскій 121 верста и, наконецъ, черезъ Чингильскій 101 верста.

Съ Карскимъ театромъ Эривань пока не имѣетъ прямаго сообщенія, если не считать такъ называемой Царской дороги (плохая колесная), проходящей черезъ Сардаръ-Абадъ, по западной сторонѣ Алагеза, къ Александрополю. Но въ настоящее время строится, какъ уже было сказано, дорога изъ Кагызмана по долинѣ Аракса. На 60 верстѣ примѣрно отъ Кагызмана дорога эта пролегаетъ по правому берегу этой рѣки, но дальнѣйшее ея направленіе, ни даже конечный пунктъ, сколько извѣстно, пока не опредѣлены.

Такимъ образомъ разстояніе между Эриванью и Карсомъ, по Царской дорогѣ, равно 205 верстамъ, по новой дорогѣ оно можетъ быть около 180 верстъ; но если дорога шла бы прямо, минуя

Кагызманъ, на Нахичевань и Хаджабайрамъ, то это разстояніе сократится до 160 в.

Городъ Эривань не укрѣпленъ, равно какъ и на всемъ этомъ раіонѣ нѣтъ ни одного опорнаго пункта.

Разсмотрѣвъ подробнѣе весь Эриванскій раіонъ, мы видѣли, что этотъ участокъ нашей границы весьма доступенъ для дѣйствія значительными силами. Болѣе чѣмъ гдѣ либо мы здѣсь можемъ ожидать встрѣтиться съ противникомъ, превосходящимъ насъ числительностью, при чемъ ему представляется такая заманчивая задача, какъ занятіе Эривани, центра нашихъ мусульманскихъ провинцій Закавказья, и дѣйствіе оттуда къ Делижану, т. е. на наше сообщеніе Тифлиса съ Карсомъ.

Несмотря однако на все это и на то, что мы владѣемъ этимъ краемъ уже давно, въ этомъ раіонѣ не сдѣлано ровно ничего по части укрѣпленія границы и устройства сообщеній. На Араксѣ существуетъ даже одинъ лишь мостъ и тотъ имѣетъ характеръ временнаго.

Всѣ эти обстоятельства въ военное время могутъ привести къ печальнымъ результатамъ, и во всякомъ случаѣ, при данной обстановкѣ, здѣсь намъ потребуются значительныя силы, которыя будутъ не только что отвлечены отъ нашего главнаго театра, но и разобщены съ нимъ.

Подготовка этого театра въ инженерномъ отношеніи является такимъ образомъ неотложною необходимостью.

Посмотримъ, что въ этомъ отношеніи могло бы быть исполнено въ мирное время.

Своею главною операціонною линіею противникъ, по всей вѣроятности, изберетъ перевалы Ахбулахскій и Каравансарайскій, что вытекаетъ изъ вышеизложеннаго описанія дорогъ. Направленіе это хотя и не кратчайшее, такъ какъ по немъ отъ Баязета до Эривани 121 верста, а черезъ Чингильскій перевалъ всего 101 верста, но наиболѣе удобное; Асланлинскій же перевалъ, какъ весьма кружный путь (149 в.) и къ тому же требующій разработки, едва-ли будетъ избранъ главнымъ.

Коммисія изъ спеціалистовъ, обсуждавшая этотъ вопросъ въ 1883 году, пришла къ тому же заключенію и какъ мѣсто для

укрѣпленнаго пункта на этомъ направленіи намѣтила Али-Кочакъ.

Но во всякомъ случаѣ если противникъ и изберетъ это направленіе какъ главную операціонную линію, то онъ не оставитъ воспользоваться другими перевалами, для обезпеченія своихъ фланговъ. Поэтому мы однимъ опорнымъ пунктомъ на границѣ не отдѣлаемся.

Въ этомъ смыслѣ можно указать на с. Таузкуль, съ одной стороны, и на Орговскій постъ съ другой, но это указаніе требуетъ спеціальной провѣрки на мѣстѣ.

Можетъ быть окажется даже возможнымъ, имѣя въ Аликочакѣ главный опорный пунктъ, укрѣпить остальные уже въ военное время.

Рѣка Араксъ въ описанномъ участкѣ составляетъ вторую преграду противъ активныхъ дѣйствій извнѣ и въ этомъ смыслѣ она имѣетъ извѣстное значеніе тѣмъ болѣе, что по берегу этой рѣки будетъ проходить главная коммуникаціонная дорога отъ Эривани къ Карсу. Путь этотъ, какъ сказано выше, лишь начатъ постройкою и на 60 верстъ, примѣрно, отъ Кагызмана пролегаетъ по правому берегу рѣки, дальнѣйшее его направленіе еще не опредѣлено, но при значеніи, которое имѣетъ Араксъ, какъ оборонительная линія, дорогу эту полезно вести далѣе по лѣвому его берегу, а еще лучше разработать прямой путь на Ходжабайрамъ.

Нельзя также признать достаточнымъ существованіе одного лишь временнаго моста черезъ Араксъ, а надобно имѣть прочный постоянный мостъ, прикрытый мостовыми укрѣпленіями. Гдѣ именно будетъ избрано мѣсто для моста, зависитъ отъ нѣкоторыхъ техническихъ условій, отъ устройства дороги къ нему и отъ выбора позиціи для расположенія мостовыхъ укрѣпленій.

Во всякомъ случаѣ мостъ желательно было бы имѣть на прямомъ направленіи отъ Эривани къ главнымъ переваламъ.

Наконецъ нашъ операціонный базисъ въ этомъ раіонѣ—Эривань (или какой либо сосѣдній пунктъ), въ виду важнаго его стратегическаго значенія не можетъ быть оставленъ совершенно открытымъ.

2007111138